

## Lillehammer kommune – kommunedelplan for E6 Vingrom-Ensby – referat fra meklingsmøte 18. juni 2018

Møtet var innkalt av Fylkesmannen etter anmodning fra Lillehammer kommune og ble holdt i Fylkesmannens lokaler på Lillehammer. Meklingen gjaldt gjenstående innsigelser etter vedtak i Lillehammer kommunes utvalg for plan og samfunnsutvikling 14. juni, jf. meklingsanmodning mottatt hos Fylkesmannen 15. juni. Gjenstående innsigelser var ifølge Lillehammer kommune knyttet til lang tunnel på Fåberg og bruk av dagens E6 som adkomst til Lillehammer fra Fylkesmannen i Oppland. Øyer kommune, Norges vassdrags- og energidirektorat og Oppland fylkeskommune var også invitert.

Følgende personer deltok:

Sigurd Tremoen	Fylkesmannen i Oppland, fylkesmann
Espen Johnsen	Lillehammer kommune, ordfører
Terje Rønning	Lillehammer kommune, leder av utvalget for plan og samfunn
Tone Kolaas	Lillehammer kommune, formannskapsmedlem
Tord Buer Olsen	Lillehammer kommune, rådmann
Lars Rudi	Lillehammer kommune, kommunalsjef
Inger Stubsjøen	Lillehammer kommune, byplansjef
Sveinung Watterdal Syversen	Lillehammer kommune, rådgiver plan
Marthe Torset	Lillehammer kommune, rådgiver plan
Kjersti Morset	Lillehammer kommune, kommunikasjon
Bente Moringen	Øyer kommune, planavdelingsleder
Paul Christen Røhr	Norges vassdrags- og energidirektorat
Kristin Hasle Haslestad	Norges vassdrags- og energidirektorat
Per Morten Lund	Statens vegvesen,
Cato Løkken	Statens vegvesen, avdelingsdirektør
Bjørn Hjelmstad	Statens vegvesen, planleggingsleder
Jørn Kleiven	Statens vegvesen,
Øyvind Moshagen	Nye Veier AS
Bjørn Åmdal	Nye Veier AS
Anne Toresen	Oppland fylkeskommune, leder komite for samferdsel mm.
Hjalmar Solbjør	Oppland fylkeskommune, ass. fylkesrådmann
Eli Blakstad	Fylkesmannen i Oppland, assisterende fylkesmann
Vebjørn Knarrum	Fylkesmannen i Oppland, avdelingsdirektør
Bente Odlo	Fylkesmannen i Oppland, avdelingsdirektør
Philip Mellison	Fylkesmannen i Oppland, rådgiver
Nina Marie Aas	Fylkesmannen i Oppland, seniorrådgiver
Olav Malmedal	Fylkesmannen i Oppland, seniorrådgiver
Ivar Ødegård	Fylkesmannen i Oppland, kommunikasjonssjef
Runa Bø	Fylkesmannen i Oppland, fagdirektør

**Sigurd Tremoen** innledet møtet med å orientere om meklingsinstituttet og prosedyre for mekling. Fylkesmannen har rollen som meklingsmann. Dette innebærer at når Fylkesmannen har innsigelser i en sak, trer avdelingsdirektør for berørt fagområde inn som part, mens fylkesmannen personlig er meklingsmann.

Resultatet av meklingen avhenger av partene og Tremoen oppfordret til å arbeide fram lokale løsninger. Lokalkunnskap gir ofte det beste utgangspunktet for å finne gode løsninger. Samtidig er det ikke et nederlag å sende viktige eller prinsipielle spørsmål med omfattende virkning og/eller presedens for avgjørelse i departementet.

Tremoen påpekte at kommunedelplanen er et stort samfunnsutviklingsprosjekt. Innsigelsestemaene var flere og sammensatte, og han oppfordret til å se dem i sammenheng. Det gjaldt nå å se ut over egne interesse-/fagområder og ta inn over seg at ingen hensyn/innsigelsesgrunnlag trumfer andre. Han hadde forståelse for framdriftsbehovet, men mente samtidig at det man måtte ha tid nok til å overskue tiltakene og konsekvensene av en investering i milliardklassen. Det kunne bli nødvendig å gå flere runder om noen av temaene, og han viste til muligheten for å ta pauser for rådslagning undervegs. Løsningen måtte i dette tilfellet bli en pakke – ingenting ville være klart før alt var klart.

## **INNLEDNING**

Partene orienterte innledningsvis om sine primærstandpunkt, og det ble gjennom denne runden avklart at NVE og Oppland fylkeskommune ikke lenger har innsigelse til planen med de endringene som er vedtatt i planutvalget. NVE tok forbehold om at nødvendige planbestemmelser også er innarbeidet i Øyers del av planen. Behandlingen av denne strekningen avventer vedtak om Lillehammerstrekningen. Planlagt behandling er lagt til august 2018.

Nedenfor følger en gjennomgang av partenes (Kommunenes, Statens vegvesens og Fylkesmannens) primærstandpunkt.

**Lillehammer kommune v/Espen Johnsen** viste til at det har vært kontinuerlig samarbeid mellom partene gjennom hele prosessen, inkludert Fylkesmannens samordningsmøter. Han viste til utvalgsbehandlingen av 14. juni der kommunen har imøtekommet vegvesenets innsigelse til adkomst-tunnel på delstrekning to med begrunnelse i kostnader og mulig press på arealer ved tunnelmunning i nord. Kommunen har imidlertid gått inn for ¾-kryss i sør, mot vegvesenets anbefaling og Fylkesmannens innsigelse. Han stilte ellers spørsmål ved om en diskusjon rundt antall armer på et kryss hørte hjemme på dette plannivået.

Kommunen har forsøkt å imøtekomme Fylkesmannens innsigelse til adkomst i dagen, uten å gå inn for adkomsttunnel men i stedet stille høye krav om støyskjerming, miljøtiltak på Vingnes, adkomst/tilgjengelighet til Lågen fra byen og turstier langs Lågen. Kommunen har også tatt inn omfattende og sammenhengende gang-/sykkelvegløsninger, inkludert over Lillehammer bru, det siste hadde Fylkesmannen innsigelse til at ble tatt ut ved andre høring.

På delstrekning tre har kommunen opprettholdt lang tunnel, mot vegvesenets innsigelse. Kommunen mener samfunnsnyttene ved å sikre 50 hus akseptable støynivåer er høy nok til å forsvare kostnadene.

Etter at rådmannen hadde ferdigstilt sak til politisk behandling er det kommet to innspill:

- 1) Plankravet.  
Konsekvensen av bestemmelsens formulering er problematisert når det gjelder framdrift. Det er kommunens mening at intensjonen i bestemmelsen slik den foreligger er god, men at intensjonen kan ivaretas på en måte som ikke røkter ved framdriften i prosjektet. Ordfører vil derfor foreslå at det tilføyes til det punktet som gjelder dagens E6, at reguleringsplanen skal foreligge minimum 1 år før åpning av ny E6
- 2) Det er reist spørsmål ved formingsveileder, designveileder og klimakrav. Dersom det er nyere og mer oppdaterte enn det det henvises til er det naturlig at det er disse som er førende. Ordfører oppfatter ikke dette som maksimumbestemmelser, heller tvert imot. I reguleringsplanarbeidet forutsettes det for øvrig at alle klimamål som framgår i NTP ivaretas.

**Øyer kommune v/Bente Moringen** konstaterte at de to trasealternativene for delstrekning tre er uproblematisk for kommunen og at saken blir behandlet i august med nødvendige endringer i planbestemmelsene slik at NVEs innsigelse imøtekommes.

**Statens vegvesen v/Per Morten Lund** redegjorde for vegvesenets innsigelse til adkomsttunnel på delstrekning to. De mener nytten av tiltaket ikke står i forhold til kostnaden. Forskjellen mellom den løsningen vegvesenet går inn for (med lang E6-tunnel og adkomst i dagens E6-trase) og det alternativet staten opprinnelig samordnet seg fram til (dobbel tunnelinnslag med kort E6-tunnel og adkomsttunnel på Riselandet) er på ca. 340 millioner kroner.

På delstrekning tre har vegvesenet innsigelse til lang tunnel ut fra samme kost-/nytttevurdering. Ved valg av kort tunnel, er det her mulig å støyskjermes med god effekt. Kostnadsforskjellen mellom lang og kort tunnel er ca. 600 millioner kroner.

Når det gjelder ønsket fra kommunen om adkomst til sentrum med parkering i bakken, kan dette utredes og planlegges, men et springende punkt er koblingen mellom dette tiltaket og Mesnakrysset. Vegvesenet har ellers innsigelse til støyskjerming ut over det støyforskriften fastsetter.

Han klargjorde ellers at E6-prosjektet tar kostnaden med omlegging av høyspentlinja over Lågen som følge av E6-utbyggingen, enten det blir kabling eller luftstrek. På spørsmål fra Tremoen oppklarte han videre at vegvesenets klare anbefaling er gang-/sykkelveg over Vingnesbrua med forbindelse til Strandtorget og Storhove langs Lågen, men at de aksepterer (ikke har innsigelse til) at planen inneholder begge deler, dvs. også gang-/sykkelveg over Lillehammer bru med videre forbindelse til Storhove.

Han påpekte at planbestemmelsen om tidsperiode for bygging av ny bru over Lågen, kan bli vanskelig å holde, men aksepterer den fordi det i bestemmelsen heter at brua skal «i utgangspunktet» bygges i perioden.. osv.

**Fylkesmannens miljøvernavdeling v/Vebjørn Knarrum** viste til at planarbeidet hadde vært krevende, både på grunn av kompleksitet og stram framdrift. I utgangspunktet var øst-alternativene å foretrekke både av hensyn til landbruk og miljø, men ut fra signaler fra vegvesenet om kostnader og framkommelighet samt egne vurderinger om hensynet til framtidig byutvikling, har Fylkesmannen gått inn for å se nærmere på vestsidealternativene under noen klare forutsetninger om kompenserende tiltak.

Lågendeltaet er et verneområde med nasjonale og internasjonale verdier. Fylkesmannen har vært svært klar gjennom hele prosessen, på at forutsetningen for å godta bru gjennom verneområdet er at høyspentlinjene over Lågen legges i bakken eller i brua. I tillegg arbeides det med å finne erstatningsareal etter naturmangfoldloven. Det er positivt at vegvesenet nå signaliserer at de tar kostnadene ved omleggingen av høyspentlinjene. Her går det parallelle prosesser etter energilov og naturmangfoldlov, det var oppstartmøte for arbeidet hos Fylkesmannen 7. juni der Statnett, NVE, Statens vegvesen og Lillehammer kommune var invitert. Fylkesmannen er ikke innstilt på å gi dispensasjon etter naturmangfoldloven for ny E6-kryssing av naturreservatet uten at høyspentlinjene endres fra luftstrek til kabling i bakken/brua.

Videre har Fylkesmannen vært like tydelig på forutsetningen om adkomsttunnel til byen som kompenserende tiltak for omfattende inngrep i strandsona på delstrekning en og inngrep i stille friluftslivsområde ved Hovemoen på delstrekning to. Behovet for, og effekten av, disse kompenserende tiltakene kommer tydelig fram av Byromsanalysen og Byutvikling Lillehammer 2044, Ti-minutters-byen.

Han mente ellers det var positivt at gang-/sykkelvegforbindelsen over Lillehammer bru fram til Storhove nå er tatt inn igjen i plankartet og at det er stilt rekkefølgekrav til gjennomføring av begge sykkelvegtraseer (over Lillehammer bru og over Vingnesbrua til Storhove, jf. planbestemmelsene

1.3.2 og 1.3.5), og minnet ellers om forutsetningene fra Fylkesmannen om omlegging av E6 til lokalveg, inkludert ombygging av Mesnakrysset ved Strandtorget.

**Fylkesmannens landbruksavdeling v/Bente Odlo** fulgte opp Knarrums innledning og understreket at østalternativene uten tvil var best ut fra jordvern hensyn. Vi har fått en ny og innskjerpa jordvernstrategi som innebærer at målet om redusert omdisponering av dyrka jord pr. år er ytterligere senket, for Opplands del til et tak på 200 daa pr. år. Fylkesmannen har gått med på vest, men da under forutsetning av halvkryss og ikke ¾-kryss på delstrekning to ved Øyresvika. Det går ikke fram av meklingsanmodningen at Fylkesmannen har innsigelse til ¾-kryss, men høringsuttalelsen er klar på dette.

**Tremoen** oppsummerte etter gjennomgangen av primærstandpunkt og oppklarende spørsmål, at gang-/sykkelvegløsningene i planutvalgsvedtak av 14. juni løser Fylkesmannens innsigelse knyttet til krav om sammenhengende gang-/sykkelvegforbindelse Vingnes-Storhove, inkludert over Lillehammer bru. Han konstaterte også at Statens vegvesen hadde avklart at E6-prosjektet ville påta seg kostnadene ved omlegging av høyspentlinja uansett løsning. Dette gjensto:

- Statens vegvesen og Fylkesmannen har motstridende innsigelser når det gjelder adkomsttunnel (innsigelse fra SVV) eller adkomst til byen langs eksisterende E6 (innsigelse fra FM)
- Statens vegvesen har signalisert ønske om annen utforming av planbestemmelsens 1.1. og usikkerhet om innholdet i de nye planbestemmelsene (som er kommet inn etter andre høring):
  - plankravet
  - bestemmelser om støy
- kommunen ønsker ¾-kryss ved Øyresvika, det har Fylkesmannen innsigelse til
- kommunen vil ha lang tunnel på Fåberg, det har Statens vegvesen innsigelse til

## **DISKUSJON OG AVKLARINGER**

Tremoen ba partene komme med forslag til løsninger. Det ble mange diskusjoner og pauser for rådslagning med nye avklaringer omkring de ulike temaene. Dette er oppsummert nedenfor, etter tema.

### ***Adkomsttunnel til Lillehammer eller adkomst langs eksisterende E6***

**Knarrum** pekte på at kostnaden ved adkomsttunnel var liten sett i forhold til kostnadene ved østalternativene. Uavhengig av det, påpekte han at kostnadene ved de kompensierende tiltakene kommunen foreslo (støyskjerming, fortausløsning, ombygging av krysset på Strandtorget) kommer på ca. 100 millioner kroner. I tillegg innebærer endringen fra opprinnelig anbefalt trase (II-C-2-A) til den vegvesenet nå anbefaler og kommunen har vedtatt 14. juni (II-C-2-B), en kostnadsøkning på 250 millioner kroner. Han etterlyste en utdyping av samfunnsnyttene ved sistnevnte kostnadsøkning som er knyttet til forlenget forbikjøringstunnel for E6.

Etter det Fylkesmannen kan se er forlengelsen begrunnet i hensynet til husgruppen på Riselandet og Fylkesmannen har i utgangspunktet forståelse for det. Men planmaterialet inneholder ingen beregninger som viser at husgruppen blir ivaretatt med vedtatt alternativ. Husene blir tvert imot utsatt for støy fra to veger og etter all sannsynlighet blir støyen høy både under anleggsperioden og når vegene er ferdigstilte. Fylkesmannen stiller spørsmål ved om området blir beboelig. Kostnaden ved å velge alternativ II-C-2-C med adkomsttunnel (340 mill.) går opp i opp med kostnadene ved II-C-2-B med lang forbikjøring og støydemping som nå velges (350 mill.), og gir en langt sikrere støyskjerming av både hus og friluftsområder på Vingnes.

**Lund** svarte at det var mange som ønsket alternativet med lang E6-tunnel (II-C-2-B) og at vegvesenet har strukket seg langt for å følge opp det. De hadde gjort en grundig vurdering rundt adkomsttunnel og var ikke villige til å gå tilbake til den.

**Johnsen** supplerte vegvesenet med å si at det var ingen oppslutning om dobbelt tunnelinnslag ved Riselandet (II-C-2-C).

**Knarrum** var opptatt av at tiltak skulle ha sikker effekt og mente at adkomsttunnel er en mye sikrere løsning for støyskjerming og byutvikling enn kommunens foreslåtte kompensierende tiltak. Han kunne heller ikke se at husgruppen på Riselandet blir særlig mer sikret ved vedtatt løsning med lang forbikjøringstunnel og adkomst i dagen, enn i alternativet med dobbelt tunnelinnslag på Riselandet, og kunne ut fra dette ikke forstå at vegvesenet mente kostnadsøkningen på ca. 250 millioner kroner var forsvarlig.

**Kommunen og vegvesenet** svarte at alternativet med dobbelt tunnelinnslag på Riselandet og adkomsttunnel var forlatt fra deres side, og ønsket ikke å gå nærmere inn på saken. De hadde ingen kommentarer til kostnadsvurderingene presentert av Knarrum.

**Knarrum** frafalt kravet om adkomsttunnel under forutsetning av

- kompensierende tiltak som støyskjerming (særlig av friluftsområdene sør for Vingnes), miljøgate på Vingnes og fartsreduksjon for å redusere støy og fremme kollektivtransport, jf. temaene nedenfor
- at gang-/sykkelvegløsningene vedtatt i planutvalget 14. juni samt øvrige tiltak for omgjøring av E6 til lokalveg, som ombygging av Mesnakrysset, blir stående

#### ***Kompenserende tiltak knyttet til dagens E6***

Vegvesenet signaliserte spørsmål og motforestillinger til de planbestemmelsene kommunen hadde utformet etter andre høring av planen, både når det gjaldt støyskjerming og ulike miljø- og fartsreducerende tiltak. Planbestemmelsene følger opp krav både fra kommunen og fra Fylkesmannen, og er delvis overlappende. For Fylkesmannen var kravene styrket i og med at løsningen med adkomsttunnel var forlatt.

**Lund** sa at vegvesenet i utgangspunktet har innsigelse til planbestemmelser om støy som går ut over støyretningslinjen, slik kommunens planbestemmelser gjør. Støyretningslinjen gjelder for ny veg, ikke eksisterende. Miljøgate på Vingnes var vegvesenet skeptisk til ut fra definisjonen av miljøgate, men kunne se nærmere på ulike miljøtiltak. Fartsgrenser var også et tema de kunne vurdere nærmere.

**Johnsen og Knarrum** påpekte at de ulike tiltakene innenfor planområdet måtte ses under ett, og at planbestemmelsene var ment å kompensere for ulemper valgte vegløsning gir på andre deler av strekningen.

Det ble en diskusjon fram og tilbake, der vegvesenet bl.a. ga uttrykk for at fartsreduksjon fra 70 til 60 er uproblematisk for dem og har effekt for støy. Fartsgrenser settes ikke gjennom planer etter pbl, men blir fulgt opp av vegvesenet. Vegvesenet kunne også gå med på tiltak ut over støyretningslinjen samt miljøtiltak, som kompensierende tiltak.

Det ble enighet om slik oppfølging:

- det tilrettelegges for redusert og differensiert fartsgrense samt miljøtiltak på gamle E6 for strekningen fra Øyresvika til Storhove
  - krav om fysiske tiltak i reviderte planbestemmelser
  - nedsatt fartsgrense følges opp av vegvesenet (kan ikke fastsettes etter pbl)

### **Plankrav**

Forslag om å dele opp reguleringsplanleggingen av hensyn til praktisk gjennomføring både av reguleringsplanleggingen og prosjektering/utbygging ble diskutert en god del, men partene kom ikke fram til en ny formulering som alle kunne enes om. Kommunen og Fylkesmannen mente det var viktig å sikre juridisk at kompensierende tiltak gjennomføres som en del av vegutbyggingen. Dette var enda viktigere for Fylkesmannen nå som adkomsttunnel var forlatt som løsning. Partene viste ellers til at dette kom inn alt for seint i prosessen, og at det ble for krevende å saksbehandle temaet på meklingsmøtet. Det ble enighet om å holde seg til formuleringen som lå ute til andre offentlige ettersyn og høring:

- planbestemmelse 1.1 vedtas som på sist høring, ev. endring må vurderes i ettertid

### **Kryssløsning $\frac{3}{4}$ - eller $\frac{1}{2}$ -kryss i Øyresvika**

**Johnsen** viste til kommunens vedtak om  $\frac{3}{4}$ -kryss i Øyresvika, mot Fylkesmannens innsigelse og vegvesenets anbefaling. Han stilte bl.a. spørsmål til vegvesenet om de kunne garantere at kommunens kryssløsning tok 13 daa, dvs. om en er på et slikt detaljnivå på kommunedelplan? Etter en del diskusjon fram og tilbake, ble det enighet om

- å legge kommunedelplankartet for halvkryss til grunn, men med en ny planbestemmelse som åpner for  $\frac{3}{4}$ -kryss dersom dette er mulig innenfor kommunedelplanens ramme for halvkryss

### **Kryssing av Lågendelta naturreservat**

Det ble tidlig avklart at vegmyndigheten påtar seg kostnadene ved omlegging av kraftlinjene over Lågen uansett konklusjon etter særlovsbehandlingen:

- Statens vegvesen legger ikke føringer for valg av ledningstrase (luftstrek/kabel) og vil inkludere kostnaden for omlegging uansett løsning som følger av særlovsbehandling etter naturmangfoldloven og energiloven

For å skape forutsigbarhet i den videre planleggingen og sikre dette på en tydeligere måte, ble det enighet om:

- ny planbestemmelse for omlegging av høyspentlinja

### **Lang eller kort tunnel på Fåberg**

Vegvesenet viste forskjeller i støynivå ved kort tunnel m/skjermingstiltak og lang tunnel. Etter vegvesenets vurdering vil støyskjerming ha god effekt her og det blir ikke stor forskjell i støynivå. Forskjellene i støynivå blir størst på vestsiden men er heller ikke store der. **Lund** var ikke villig til å gå inn for lang tunnel, og viste til kostnadsforskjellen ved utbygging på ca. 600 millioner samt høyere driftskostnader.

**Johnsen** frafalt etter møter og diskusjoner kommunens krav om lang tunnel under slike forutsetninger:

- ny planbestemmelse om støy- og visuell skjerming av vegen fra utløpet av tunnelen og ca. 250 m nordover

### **Oppsummering:**

Fylkesmannen oppsummerte at mekling hadde ført fram. Ut fra at det var gjort endringer i planbestemmelsene på møtet, og i tillegg var ønske om å endre planbestemmelse 1.1 i ettertid, rådet Fylkesmannen kommunen til å vurdere en ny høring. Kommunen skulle behandle saken i formannskapet 19. mai og deretter i kommunestyret den 21. mai. Det ble derfor formulert en konklusjon på møtet, som alle fikk til gjennomlesing og godkjente, jf. vedlegg.

## **KONKLUSJON**

Innsigelsene fra Oppland fylkeskommune og Norges vassdrags- og energidirektorat er løst for Lillehammers del av planen, med vedtaket i utvalg for plan og samferdsel 14. juni.

### **Mekling har ført fram slik:**

- Fylkesmannen godtar vegkryssing av Lågendeltaet naturreservat og frafaller krav om adkomsttunnel på grunnlag av omforente planbestemmelser 1.6.2, 1.6.4, 1.7.14 og avtalt oppfølging: dekning av kostnader ved omlegging av kraftledninger uansett løsningsvalg samt redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6
- Vegvesenet frafaller innsigelsen til kryssløsning Mesna/parkering under bakken på grunnlag av omforent planbestemmelse 1.7.19 (opprinnelig 1.7.18, nummereringen ble forskjøvet som følge av ny planbestemmelse 1.7.14)
- Kommunen frafaller krav om lang tunnel på Fåberg, på grunnlag av omforent planbestemmelse 1.6.3

### **Avtalt oppfølging:**

- Statens vegvesen legger ikke føringer for valg av ny kraftledningstrase over Lågen (luftstrek/kabel) som følge av E6-utbyggingen og vil inkludere kostnaden for omlegging uansett løsning som følger av særlovsbehandling etter naturmangfoldloven og energiloven
- Statens vegvesen tilrettelegger for redusert og differensiert fartsgrense for gamle E6 på strekningen fra Øyresvika til Storhove (nedsatt fartsgrense kan ikke fastsettes etter pbl)

### **Omforente planbestemmelser:**

#### **1.1 Plankrav** (formulering som på andre høring)

Det skal foreligge vedtatt reguleringsplan før tiltak for ny firefelts E6 kan starte. Denne reguleringsplanen skal også inkludere tiltak som gang-/sykkelveg, avlastet vegnett og andre kompenserende tiltak.

#### **1.6.2 Støy for friluftsområdene** (endret)

Det forutsettes støyskjerming mot friluftsområdene på strekningen ved Vingnesvika (illustrasjon 7.8 i planbeskrivelsen) og på strekningen fra Mesnaelva til Korgvegen, innenfor gul sone, med verdier tilsvarende tabell 2 for friområder i tettbebyggd strøk i gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealbehandling T-1442/2016 eller enhver tid gjeldende retningslinjer. Dersom dette kravet medfører negative konsekvenser med inngrep i friluftsområdet skal dette avklares med Lillehammer kommune.

#### **1.6.3 – Støy ved Fåberg ved kort tunnel** (nytt punkt)

Fra nordre tunnelinnslag ved Fåberg til Johnsenhaugen, ca. 250 meters lengde, skal det etableres skjermende tiltak mot Fåberg tettsted og Fåberg vestsida som støymessig og visuelt begrenser virkingen av ny E6 betydelig ut over T-1442/2016.

Lengde og utforming på tiltaket vurderes i reguleringsplanen i samråd med Lillehammer kommune.

#### **1.6.4 – Miljøtiltak ved Vingnes på dagens E6** (nytt punkt)

Det forutsettes at det etableres miljøtiltak (herunder utforming, hastighetsregulerende tiltak, bedre tilgjengelighet og tilrettelegging for gående og syklende, kollektiv-tilgjengelighet, beplantning mm.) på dagens E6 for nærområdet forbi Vingnes. Detaljer avklares videre i reguleringsplanen.

#### **1.7.14 – Omlegging av kraftledninger over Lågen (nytt punkt)**

Senest før høring av reguleringsplanforslag for ny E6 skal kryssing av Lågendelta naturreservat med ledningsnett være avklart etter energiloven og naturmangfoldloven

#### **1.7.19 – Kryssombygging Mesna (opprinnelig 1.7.18 endret)**

Det skal utredes og legges til rette for flomsikker kryssombygging ved Strandtorget, samt fjerning av restarealer av nåværende E6. Ny adkomst til sentrum under bakken skal utredes og planlegges i samarbeid med Statens vegvesen parallelt med detaljreguleringsplan for dagens E6

#### **2.2 – Kryssløsning Øyresvika (nytt punkt)**

Kryssløsning i Øyresvika skal være mest mulig arealeffektiv i forhold til jordvern. Dersom det innenfor areal avsatt til halvkryss kan etableres et  $\frac{3}{4}$ -kryss, bør denne løsningen velges. Endelig løsning skal detaljeres og avklares i reguleringsplanen

Vedlegg:

Mail godkjent av partene under meklingsmøtet